

CAI 7 96

-68M17

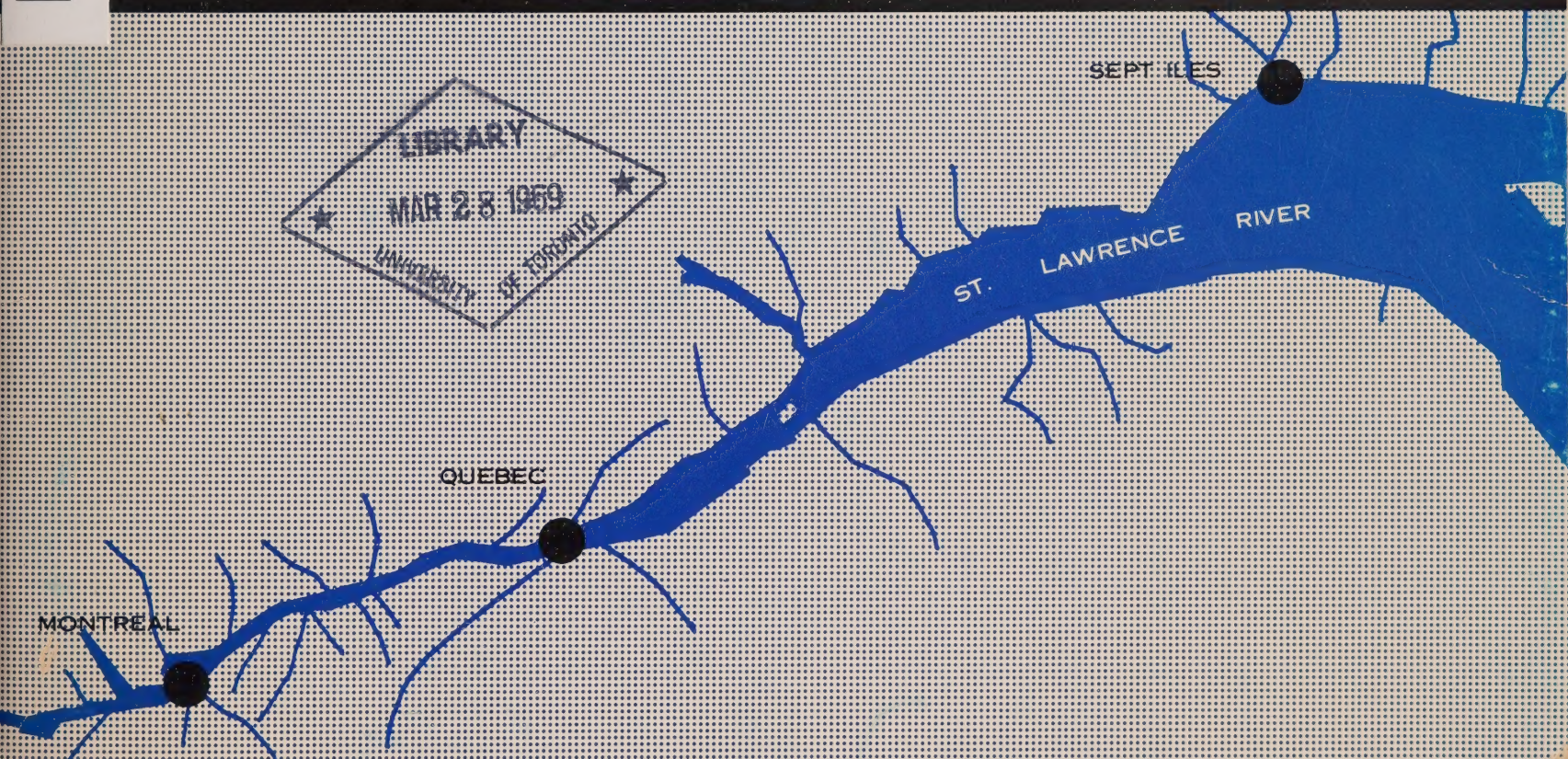
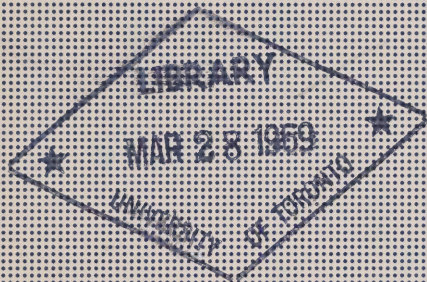
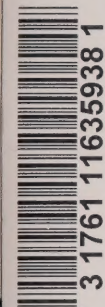
Government
Publications



marine traffic control

DEPARTMENT OF TRANSPORT

Canada marine hydraulic branch



**DISTANCES FROM QUEBEC OF PLACES BETWEEN QUEBEC
AND CAPE RACE – SOUTH SHORE**

**DISTANCES DE QUÉBEC DES LOCALITÉS SITUÉES ENTRE
QUÉBEC ET CAPE RACE – RIVE SUD**

	Nautical Miles — Milles marins
Québec vis-à-vis du Bureau de la douane	0
Saint-Michel	13
Berthier (en bas)	21
Grosse Ile	26
Quai de l'Île aux Grues	32
L'Islet	40
Stone Pillar	43
St-Jean-Port-Joli	44
Feu du Point amont	54
Rivière-du-Loup	92
Feu de l'Île Bicquette	140
Rimouski	156
Pointe-au-Père	157
Petit-Métis	176
Matane	200
Cap-Chat	234
Sainte-Anne-des-Monts	245
Rivière-à-la-Martre	260
Mont-Louis	277
Cap-de-la-Madeleine	294
Pointe-à-la-Renommée	325
Cap-des-Rosiers	349
Pointe ouest (Île d'Anticosti)	332
Pointe sud-ouest (Île d'Anticosti)	360
Pointe sud (Île d'Anticosti)	415
Pointe Heath (Île d'Anticosti)	438
Gaspé	372
Pointe-Maquereau	400
Escuminac	462
Cape Ray, Newfoundland	553
Cornerbrook, Newfoundland	585
Cape Race, Newfoundland	826
Charlottetown, P.E.I.	557
Sydney, Cape Breton Island	594
Halifax, N.S.	744
Saint John, N.B.	1,085
St. John's, Newfoundland	890

**DISTANCES FROM QUEBEC OF PLACES BETWEEN
QUEBEC AND BELLE-ISLE – NORTH SHORE**

**DISTANCES DE QUÉBEC DES LOCALITÉS SITUÉES ENTRE
QUÉBEC ET BELLE-ISLE – RIVE NORD**

	Nautical Miles — Milles marins
Québec, vis-à-vis du Bureau de la douane	0
Sainte-Pétronille I.O.	4
Saint-Laurent I.O.	9
Quai Saint-Jean I.O.	15
Quai Saint-François I.O.	21
Cap Brûlé (Feu inférieur)	29
Eglise Saint-François-Xavier	43
Quai des Éboulements	54
Cap-à-l'Oie	61
Murray Bay	69
Cap-à-l'Aigle	76
Cap au Saumon	81
Saint-Siméon	86
Cap-aux-Chiens	91
Île Blanche	98
Pointe Noire	103
Feu de l'Île Rouge	104
Tadoussac (Saguenay)	104
Port Alfred (Saguenay)	152
Chicoutimi (Saguenay)	165
Escoumins	123
Portneuf (en bas)	143
Bersomis	171
Baie Comeau	195
Godbout	211
Pointe-des-Monts	219
Clarke City	285
Sept-Iles	289
Sheldrake	335
Mingan	370
Hàvre-St-Pierre	387
Natashquan	455
Cap Whittle	525
Harrington	555
Pointe Amour	673
Belle-Isle	734

CAIT 96
-68M17

marine traffic control st. lawrence river

MARINE HYDRAULICS BRANCH
DEPARTMENT OF TRANSPORT

ROGER DUHAMEL, F.R.S.C.
Queen's Printer and Controller of Stationery
Ottawa, Canada
1968

Catalogue No. T31-27-68

CONTENTS

FOREWORD	iii
INTRODUCTION	1

Page

PART I	<u>UTILIZATION OF SHORE-BASED EQUIPMENT</u>	4
---------------	--	----------

1. Characteristics of equipment
2. Location of stations
3. Coverage
4. Frequency
5. Geographical sector separation and channel assignment

PART II	<u>SHIPBOARD EQUIPMENT</u>	6
----------------	---	----------

PART III	<u>RADIO COMMUNICATION PROCEDURE</u>	7
-----------------	---	----------

1. Procedure
2. Reporting procedure
3. Mandatory reporting points
4. Procedures on leaving

PART IV	<u>OPERATING PROCEDURES</u>	9
----------------	--	----------

1. Ship to shore
2. Listening watch
3. Language
4. Equipment malfunction

PART V	<u>CLEARANCE INSTRUCTIONS</u>	10
---------------	--	-----------

1. clearances (permission to proceed)

PART VI	ROUTINE BROADCASTS	11
	1. Times of broadcast	
	2. Notice to shipping	
PART VII	<u>CO-ORDINATION</u>	12
	1. Control centre transfer	
	2. Sector transfer	
	3. Liaison service	
	4. Risk of delay	
	5. Information to public	
PART VIII	<u>INFORMATION</u>	13
	1. Information procedure	
	2. Entering the system	
PART IX	<u>GENERAL NAVIGATION INFORMATION</u>	14
	St. Lawrence Ship Channel	
	Repentigny Channel	
	Saguenay River (upper limits)	
	Buoys	
	Radar	
	Accident or emergency	
	Vessels of "Exceptional Dimensions"	
	Fog Detector and Water Level Readings	
	Moderation of Speed	
CENTRE-PIECE	<u>CHART OF RIVER ST. LAWRENCE</u>	
	Sector division and principal anchorages	

FOREWORD

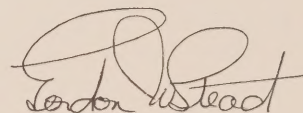
This booklet is intended to provide advice and information to masters, pilots, and other shipping interests on a traffic control system designed to facilitate the safe and efficient movement of shipping in the St. Lawrence River.

Over the years, marine traffic on the St. Lawrence waterway has been increasing and today we find vessels of ever greater size and speed crowding into its narrow confines so that, even during clear weather, care must be exercised in navigation. At times this is further aggravated by the competitive extension of the navigation season into periods of the year during which the presence of ice complicates operations.


To aid shipping interests, lessen marine hazards, and ensure maximum utilization of this marine highway in the national interest, a system of marine traffic control employing VHF radio coverage westward from the vicinity of Sept-Iles has been introduced and integrated with those local systems already in existence.

In the following pages, an outline of this service is presented. To ensure maximum benefit it is important that ship masters, pilots and bridge officers co-operate in an efficient manner with control centres to enable them to disseminate complete information on weather, visibility, traffic, navigation aids, dredging and construction work.

The system calls for the active participation of all concerned to ensure the maximum protection and benefit to each particular interest. The Department of Transport looks forward with assurance to your willing co-operation.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Gordon W. Stead', with a stylized, cursive script.

Gordon W. Stead,
Assistant Deputy Minister, Marine,
Department of Transport.



Digitized by the Internet Archive
in 2024 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116359381>

INTRODUCTION

The river has been divided into area sectors, in which two-way communications will be maintained on separate assigned VHF frequencies between control centre and ship.

Controllers monitoring each sector from a control centre will be able to assess volume of traffic, disseminate information as necessary, and transfer traffic to neighbouring sector controllers in an orderly manner.

At time of writing, VHF radio installation using certain channels is not as yet a compulsory item of equipment for vessels. However, vessels not so fitted will be required to pay rental fees on portable VHF radios supplied with pilotage services for any transits westward of Les Escoumins Pilot Station.

Vessel personnel entering the Gulf of St. Lawrence on infrequent voyages should be aware of the great diversity of marine traffic to be encountered and that they may receive a call from ship or shore via VHF at any time. In addition to the many types of ocean-going craft frequenting the Gulf and River St. Lawrence, the modern "Laker" class trades into the Gulf, particularly to the Quebec North Shore area. These vessels may be 730 feet (223) metres in length and capable of 14 knots speed and are in the main well equipped with modern navigation aids. Still in existence are a few "Goelette" class of wooden-hulled wood-pulp carriers, supplemented by steel hulled former European coastal vessels; these vessels seldom employ services of a pilot. The laker class in excess of 2500 net tons would normally have pilot services from Les Escoumins to Montreal, whereas very often smaller laker and coastal vessels would have pilotage services between Quebec and Montreal only.

Objectives

The objectives of the Marine Traffic Control System are:—

- a) to prevent collisions between ships,
- b) to prevent collisions between ships and other obstructions in the channel,
- c) to maintain a safe, expeditious and orderly flow of shipping on those waters under jurisdiction,
- d) to alert appropriate authorities when ships are in need of assistance.

Movement, Control and Responsibility

There is no intention on the part of the Department to attempt to navigate or manoeuvre ships from a shore station, and nothing in this booklet overrides the authority of the master and his responsibility for the safe navigation of his ship. Information passed to the master is intended to assist him in the safe conduct of his vessel.

Administration

The services described in this booklet are administered by the Marine Traffic Control Division of the Department of Transport, with headquarters at Montreal. Operational centres are at Quebec City and Montreal. A marine information centre in Montreal ensures prompt pilot despatch to vessels transitting the system. It also gives vessel movement information within the system to the general public.

Reference

The following publications are useful references and should be read in conjunction with this manual; they are available from the Queen's Printer, Ottawa, at the prices indicated:

Radio Aids to Marine Navigation,

Atlantic and Great Lakes — \$0.75

St. Lawrence Waterway and Connecting Channels from Anticosti to Lakehead — \$2.00

NOTE:— The Radiotelephone (Maritime Services) Handbook is available free of charge, from the Radio Regulations Division, Telecommunications and Electronics Branch, Department of Transport, Ottawa.

Category of Service

The VHF radiotelephone system, operated by the Marine Traffic Control Division, is intended exclusively for marine traffic control and information. No duplex facilities are provided. Neither public correspondence nor domestic messages are accepted.

Related Services

The Marine Traffic Control System is not directly associated with the administration of the Department of Transport marine radio stations at Sept-Iles, Rivière-du-Loup, Quebec, Trois-Rivières, and Montreal. These are marine radio stations operated by the Telecommunications and Electronics Branch. Marine Traffic Control is linked with them by land line telephone and by telex service. Detailed information concerning marine radio stations is contained in the publication "Radio Aids to Marine Navigation — Atlantic and Great Lakes".

PART 1

UTILIZATION OF SHORE BASED EQUIPMENT

1. Characteristics of Equipment

Ship to shore communication is by VHF radiotelephone only; medium and high frequency radiotelephony and radiotelegraphy are not available. *A vessel equipped with a permanently fitted VHF installation on the channels designated will be given priority* for entrance into the system, clearance, and pilot despatch.

2. Location of Stations

The system is controlled from Quebec City for the region between Sept-Iles and Tracy and from Montreal for the region between Tracy and the upper limits of Montreal harbour.

1. Unmanned satellite stations are located at Baie Trinite, Rimouski, Baie Comeau, Trois-Pistoles, St-Roch, Montmagny, Grondines, St-Barthelemy and Joliette. The control centres at Quebec and Montreal are manned.

3. Coverage

Coverage is provided by the shore stations from the meridian passing through the Quebec North Shore town of Sept-Iles westward to the upper limits of Montreal harbour.

4. Frequency

The control stations (and satellites) are equipped to transmit and receive on the following frequencies:—

Baie Trinite, Baie Comeau, Rimouski	156.3 – 156.7 – 156.8 MHz
St-Roch and Trois-Pistoles	156.3 – 156.6 – 156.8 MHz
Quebec and Montmagny	156.3 – 156.55 – 156.8 MHz
Grondines and St-Barthelemy	156.3 – 156.45 – 156.8 MHz
Cap St-Michel	156.3 – 156.5 – 156.8 MHz
Montreal	156.3 – 156.65 – 156.8 MHz
	156.45

5. Geographical Sector Separation and Channel Assignment

Geographical separation and channel assignment for sectors within which a specific VHF frequency has been allocated are as follows:—

Sector 1 Sept-Iles to Pointe-au-Boisvert	Ch. 14 Fr. 156.7 MHz
Sector 2 Pointe-au-Boisvert to Cap Maillard	Ch. 12 Fr. 156.6 MHz
Sector 3 Cap Maillard to Ste-Croix	Ch. 11 Fr. 156.55 MHz
Sector 4 Ste-Croix to Tracy	Ch. 9 Fr. 156.45 MHz
Sector 5 Tracy to Berth 110-Montreal harbour	Ch. 10 Fr. 156.5 MHz
Sector 6 Berth 110 to upper limits-Montreal, Harbour	Ch. 13 Fr. 156.65 MHz
In Montreal harbour ship/tug(s) communication for Docking, undocking	Ch. 9 Fr. 156.45 MHz

Further reference should be made to enclosed chart.

PART II
SHIPBOARD EQUIPMENT

1. Every vessel using the St. Lawrence Waterway shall be provided with the following equipment:—

a) a vertically polarized unity gain antenna at a nominal height of 30 feet above the water, a transmitter R.F. power output 10 watts, and a receiver sensitivity of two microvolts across the input terminals for 20 db signal to noise ratio.

b) control of the VHF channels shall be immediately available on the bridge, convenient to the conning position, and such installation shall conform to the requirements laid down in Radio Regulations for equipment used in the VHF International Maritime Mobile Radiotelephone Service and shall be capable of operation on the following channels:—

156.8	MHz	.....	Channel 16
156.7	MHz	.....	Channel 14
156.65	MHz	.....	Channel 13
156.6	MHz	.....	Channel 12
156.55	MHz	.....	Channel 11
156.5	MHz	.....	Channel 10
156.45	MHz	.....	Channel 9
156.3	MHz	.....	Channel 6

PART III

RADIO COMMUNICATION PROCEDURE

1. Procedure

Radiotelephone procedures to be used in marine traffic control are those formulated by the International Telecommunications Union as outlined in the Radiotelephone (Maritime Services) Handbook.

2. Reporting Procedure

Vessels navigating in waters under the jurisdiction of marine traffic control shall report on the assigned frequency as designated in Part 1, Section 5, when passing the reporting points or such other locations as required for control purposes. The following information should be given:—

- a) name of vessel,
- b) reporting point,
- c) ETA (next reporting point),
- d) weather i.e. visibility in miles, wind direction and velocity, ice: type and coverage.

3. Mandatory Reporting Points

Upbound and downbound ships are to report to the Control Centre when passing the following reporting points:—

- | | |
|---|---|
| 1. South of Sept-Iles | 13. Ste-Petronille |
| 2. Pointe-des-Monts | 14. Quebec City (pilot station) |
| 3. Manicouagan Point | 15. St-Nicolas |
| 4. Pointe-a-Michel | 16. Ste-Croix (sector change point) |
| 5. Pointe-au-Boisvert (sector change point) | 17. Grondines |
| 6. Les Escoumins (pilot station) | 18. Batiscan |
| 7. Red Islet* | 19. Trois-Rivières (pilot station) |
| 8. Cap-au-Saumon | 20. Yamachiche Bend |
| 9. Goose Cape | 21. Tracy (sector change point) (hydro station) |
| 10. Cap Maillard (sector change point) | 22. Contrecoeur (iron ore dock) |
| 11. Cap Brule | 23. Cap St-Michel |
| 12. St-Jean | 24. Berth 110 (sector change point) |

* At reporting point “Red Islet” westbound ships pass north of Red Islet, eastbound ships pass south, but may pass north when entering Saguenay River.

4. Procedures on Leaving the Designated Frequency

Any ship wishing to leave the designated radio frequency for the sector in which she is navigating should inform the control centre of this intention, and should report to the centre when listening is resumed on the assigned frequency.

PART IV

OPERATING PROCEDURES

1. Ship to Shore

- 1) The control centres at Quebec and Montreal are manned at all times by day and night. Calls originated by the centres will be identified by the call sign “QUEBEC CONTROL” or “MONTREAL CONTROL”, as appropriate and will be addressed to ships by their names.
- 2) All times will be given in Eastern Standard Time (GMT-5) or Eastern Daylight Saving Time (GMT-4), whichever is in effect. The 24-hour clock system will be used.

2. Listening Watch

Vessels under way and at anchor in the waters under the jurisdiction of the marine traffic control centres shall maintain a continuous listening watch on the appropriate frequency.

3. Language

The personnel operating the control centres are bilingual in English and French. The ship, therefore, by its initial transmission, determines which of these two languages will be used.

All transmissions to and from the control centres are recorded on tape as well as transmissions made on Channel 16 (156.8) and Channel 6 (156.3).

4. Equipment Malfunction

- (1) In the event that a vessel's VHF radio equipment should become inoperative during transit in one of the sectors covered by Marine Traffic Control, the control centre shall be alerted at the earliest opportunity. The method shall be by sending a message to a nearby ship station via MF or WT radio, stating malfunction of equipment and ship's position.
- (2) If unable to establish radio communication, the ship shall call any close at hand vessel by aldis lamp, and shall hoist International Code flag hoist TZ. Any vessel acknowledging such a message shall then advise by most direct means the control centre monitoring that sector.

TZ: My radio is not working.

PART V
CLEARANCE INSTRUCTIONS

Clearances (Permission to Proceed)

When a clearance is required the master must obtain the necessary clearance from the proper control centre before:—

- a) entering into waters under the Marine Traffic Control jurisdiction,
- b) proceeding to any berth,
- c) leaving any berth,
- d) shifting from one berth to another.

NOTE:— Berth includes any anchorage.

A Marine Traffic Control clearance will constitute authority for the master of a vessel to proceed only to the extent that traffic and other conditions are known:—

- a) clearance for leaving any berth automatically expires 15 minutes after it has been granted, and if the ship is delayed for any reason it must, except in an emergency, obtain another clearance before proceeding. Should an emergency occur that necessitates action without permission, the control centre must be advised immediately thereafter.
- b) the valid time for clearance, other than from a berth, may vary and the traffic control officer will, if he deems it necessary, place a limit on the time during which action must be taken.

PART VI
ROUTINE BROADCASTS

1. Routine Broadcasts on —

- a) "Notice to Shipping,"
- b) weather and ice conditions,
- c) status of navigational marks and aids,
- d) reported obstructions.

will be given every hour at the following times, unless radio telephone traffic is so urgent that a delay is necessary, in which case the broadcast will be made as soon as possible after the scheduled time:-

Sector 1	Sept-Iles to Pointe au Boisvert	.....	on the hour
Sector 2	Pointe-au-Boisvert to Cap Maillard	.....	12 minutes after the hour
Sector 3	Cap Maillard to Ste Croix	.....	24 minutes after the hour
Sector 4	Ste-Croix to Tracy	.....	36 minutes after the hour
Sector 5	Tracy to Berth 110 Montreal harbour	.....	48 minutes after the hour
Sector 6	Berth 110 to Upper Limits-Montreal Harbour	.....	on the hour

Urgent advice will be broadcast immediately they have been received and will be repeated during the next routine broadcast.

The value of the broadcasts will depend entirely on the accuracy of the reports given by ships.

2. Notice to Shipping

Notices affecting navigation for the appropriate sector will be broadcast by the control centre —

- a) if there are no notices to shipping affecting navigation, a broadcast will be made to that effect at the stated time,
- b) urgent information concerning the safety of navigation and shipping will be broadcast any time,
- c) any ship having knowledge of any matter affecting the safety of navigation such as, for example, defective aids to navigation, obstructions in the channel, disabled or hampered ships, unusual weather conditions, etc., shall inform the appropriate control centre immediately in order that the information can be broadcast to all ships and to Department of Transport offices without delay.

PART VII

CO-ORDINATION

1. Control Centre Transfer

A vessel shall be under the control of only one control centre at any given time and responsibility for the control of such vessel shall be transferred from one control centre to another at the appropriate time.

2. Sector Transfer

Within the limits of responsibility of a marine traffic control centre the control of the vessel will remain with one sector of operation until the vessel is handed over to the next sector.

3. Liaison Service

Marine traffic controllers maintain close liaison with key personnel at district marine agencies, National Harbours Board ports, the St. Lawrence Ship Channel, Pilotage Offices, DOT Coastal Radio Stations and the St. Lawrence Seaway Authority.

4. Risk of Delay

Information on a vessel's movement within the system shall be transmitted to the marine information centre at Montreal for distribution from there to ensure efficient pilot despatch. Vessels not yet fitted with VHF equipment for the designated channels may therefore experience delay in having to proceed to anchor while arrangements are made for a pilot.

5. Information to Public

The Marine Information Centre will also provide general information to the public on vessels within the system.

PART VIII
INFORMATION

1. Information Procedure

1. Information may be requested from a vessel to maintain knowledge of her position or of other conditions that may affect shipping.
2. Normally, this information request will relate to the following subjects, however, this will not preclude requests for any other information:
 - a) name of vessel,
 - b) location of vessel,
 - c) ETA at next reporting point,
 - d) weather conditions (i.e. fog, snow or ice).

2. Entering the System

1. The master of a vessel will be presented with an information card by the pilot at Les Escoumins for completion. This information will then be passed to the control centre at Quebec via VHF.
2. For vessels not carrying a pilot, such information as may be required by MTC will be requested by the appropriate control centre.
3. Traffic entering the system from the west would normally have passed required information. If further information is required, it will be requested by the control centre.
4. Traffic information, as far as practical, also shall be provided on known movement of ferries, dredges, buoy-tenders, ice-breakers, tugs, barges, etc.

3. Further information given to the master of a vessel during a routine broadcast or upon request shall include:—

- a) “Notice to Mariners”,
- b) “Notice to Shipping”,
- c) latest available information on meteorological, ice and water level conditions.

PART IX

GENERAL NAVIGATION INFORMATION

The St. Lawrence Ship Channel

The Ship Channel extending from Montreal to deep water, about 38 miles below Quebec, is known as the Main Channel. It spans a total distance of 180 miles of which 113 miles is dredged channel.

The first dredging was undertaken in 1844 to overcome a shallow area on Lake St. Peter having a low water depth of ten and one-half feet. Since 1851, development of the channel has been continuous through a series of projects gradually increasing depth and width.

Above Quebec, present-day standards call for a limiting depth of 35 feet and a minimum width of 800 feet. The greatest part of the Main Channel already conforms to these standards, the only exception being Lake St. Peter, where work is in progress to widen the channel to 800 feet.

Below Quebec, the dredged channel from St. Jean, Ile d'Orleans, to Cap Gribane has a limiting depth of 30 feet, at lowest normal tide, and a minimum width of 1000 feet. Additional depth up to a maximum of about 20 feet is available in this reach through use of tidal range.

All curves have been widened as required, some of them up to 1500 feet. Deep draught anchorages have been established at several critical areas. Further work is in progress to improve alignment, curves, and to reduce cross currents and other natural hazards to navigation.

Repentigny Channel

The limiting depth in the Repentigny Channel between Lavaltrie and Ile Ste Therese is 15 feet at low water. All tows and vessels of light draught capable of using this channel are required to do so.

Saguenay River (Upper Limits)

The limiting depth of dredged channel from St. Fulgence to Chicoutimi is 20 feet at lowest normal tide (1967). The limiting depth in the Basin at Chicoutimi is 30 feet at lowest normal tide (1967).

Buoys

Characteristics of lights on light buoys are flashing, except where otherwise stated; light buoys on starboard hand exhibit red lights, and those on port hand white or green lights.

Lights and other buoys may be maintained either in the North or South channels below Quebec during dredging operations. These buoys will be painted white.

Mariners will be duly advised with reference to all buoys that may be established, discontinued, or position changed during the year for navigation purposes.

Mariners must bear in mind that light buoys are unwatched and if extinguished or displaced, some time may elapse before a tender can reach them to repair or relight. Their lights cannot, therefore, be depended upon in the same way as those shown from a manned lighthouse.

From approximately the end of November until the end of April, summer buoys in the Gulf and River St. Lawrence will be lifted at short notice during a sudden rapid build up of ice. These buoys will be replaced only at crucial points by an unlit winter spar buoy of a type subject to change of position or submersion due to ice formation. Utmost dependence in winter must be on the many lower and upper range lights and daymarks aligned along the dredged channel.

Radar

Commencing during the 1968 season radar surveillance of marine traffic has been undertaken for certain areas of Montreal and Quebec harbours.

Accident or Emergency

In the event of being involved in, or sighting a collision or an accident, a report giving as much detail as is available shall be given to the control centre. Such transmission, so far as circumstances permit, shall be to the control centre monitoring the ship at that moment, and the frequency should be the working frequency of the sector in which the ship is located.

In the event of sinking, grounding, or other marine accident, which will cause an inconvenience to the Department of Transport within waters under the department's jurisdiction, the Minister of Transport has the authority to order the owner, at his own expense, to arrange for removal or disposal by any means acceptable to the Department of Transport of the said obstacle or derelict.

A control centre may issue orders to vessels which are suspected of discharging oil, due to leaking hull, or negligent pumping of oily liquids. The order may require the vessel to anchor pending examination by inspector of Steamship Inspection Branch of the Department of Transport.

NOTE: - In recent years, heavy fines have been levied on ships found guilty of disregarding oil pollution regulations and it is recommended that masters should alert senior engine room personnel on the need for strict control of all overside discharge of liquids containing oil in any quantity.

Vessels of “Exceptional Dimensions” or Unusual Characteristics

With the existing 35 foot deep channel to Montreal (1967), a vessel classed as of “exceptional dimensions” would be as follows:—

- a) with a draught of, or in excess of, 34 feet in fresh water,
- b) a length of, or in excess of, 750 feet,
- c) a breadth of, or in excess of, 100 feet.

Masters of vessels within this category shall submit details to a control centre prior to commencing transit, enabling consideration to be given such vessel, when transiting at curves and critical channel areas.

Fog Detector and Water Level Readings

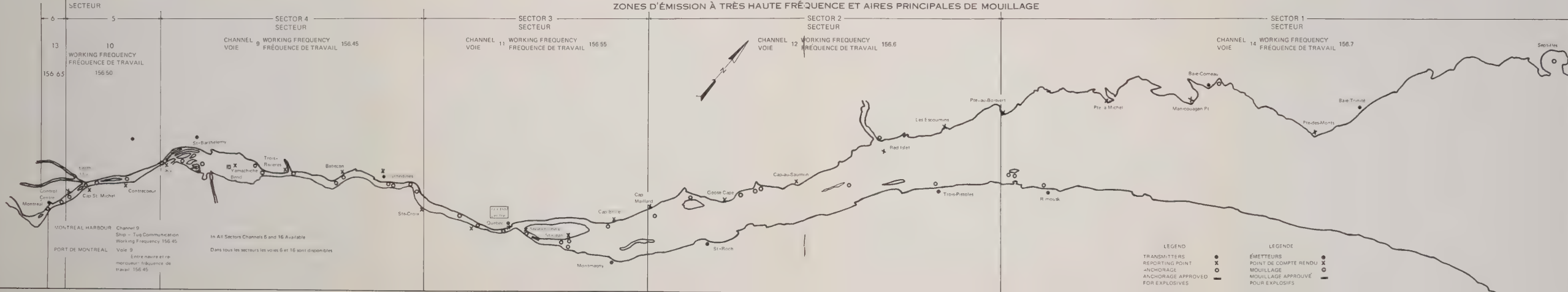
A fog detector device is located at Batiscan with detection coverage of the channel to the northeastwards; this information together with water level gauge readings from meters at Trois-Rivieres and St. François on Ile d’Orleans is automatically relayed to Quebec Control.

Moderation of Speed

Transiting vessels shall regulate their speed as normal prudence would require:—

- a) when approaching curves in dredged channel to lessen bank suction effect;
- b) to avoid excessive “draw off” and consequent follow through wash, which may endanger life or create damage to property;
- c) upon approaching vessels, barges, equipment engaged in dredging, salvage, buoywork, construction, or other circumstances when normal practice of seamen would require same;
- d) to comply with any speed restrictions required by the St. Lawrence Ship Channel Division to permit formation and maintain in position batture and lake ice outside of channel, thereby reducing ice jam blockages.

V. H. F. SECTOR DIVISION AND PRINCIPAL ANCHORAGE AREAS
ZONES D'ÉMISSION À TRÈS HAUTE FRÉQUENCE ET AIRES PRINCIPALES DE MOUILLAGE



A partir d'environ la fin de novembre jusqu'à la fin d'avril, les bouées d'été dans le golfe et dans le fleuve Saint-Laurent peuvent être enlevées avec un bref préavis lors d'une formation soudaine et rapide de glace. Ces bouées ne seront remplacées qu'aux endroits vitaux par des bouées-espars d'hiver, non allumées, et d'un type qui peut changer d'emplacement et de hauteur d'immersion par suite de la formation de glace. En hiver, on devra se fier aux nombreux feux de direction et marques de jour alignés en amont et en aval du chenal dragué.

Radars

Depuis le début de la saison 1968, une surveillance radar de la circulation maritime est effectuée pour certaines zones des ports de Montréal et de Québec.

Détecteur de brouillard et lecture du niveau des eaux

Un système de détection du brouillard se trouve à Batiscan et dessert la zone nord-est du chenal; les renseignements qu'il procure, ainsi que les niveaux de l'eau lus sur les limnimètres installés à Trois-Rivières et à Saint-François de l'île d'Orléans, sont automatiquement relayés au centre de contrôle de Québec.

Limitation de vitesse

Les navires qui transitent devront ramener leur vitesse à celle exigée par la prudence,

- a) lorsqu'ils approchent des courbes dans le chenal dragué, afin de diminuer l'effet d'aspiration des rives;
- b) afin d'éviter un "creux" excessif à l'arrière et la vague qui en résulte, ce qui peut mettre en danger la vie humaine et (ou) causer des dommages à la propriété;
- c) lorsqu'ils approchent de navires, chalands, équipements utilisés pour le dragage, la récupération, le balisage, les travaux de construction, ou dans d'autres circonstances qui exigent normalement une réduction de vitesse;
- d) lorsqu'ils doivent se conformer à toute limitation de vitesse exigée par la Division du chenal maritime du Saint-Laurent, pour permettre la formation de glace sur les lacs et les battures et l'empêcher d'obstruer le chenal.

Rivière Saguenay

La profondeur limite du chenal dragué de Saint-Fulgence à Chicoutimi est de 20 pieds à la plus basse marée normale (1966). La profondeur limite dans le bassin de Chicoutimi est de 30 pieds à la plus basse marée normale (1966).

Bouées

Sauf indications contraires, les feux des bouées lumineuses sont du type à éclats: les bouées lumineuses à tribord sont rouges et celles à bâbord sont blanches ou vertes.

Des bouées lumineuses ou autres peuvent être posées dans les chenaux du nord ou du sud en aval de Québec, lors des opérations de dragage. Ces bouées seront peintes en blanc.

Les marins seront dûment avisés de toute pose, enlèvement ou changement de place de bouées au cours de l'année, effectués pour faciliter la navigation ou en raison de travaux de dragage.

Les marins doivent se rappeler que les bouées ne sont pas surveillées et que si elles s'éteignent ou sont déplacées, il peut s'écouler un certain temps avant qu'un baliseur ne puisse les atteindre pour les rallumer ou les réparer. Il n'est par conséquent pas possible de se fier à leurs feux au même point que dans le cas d'un phare doté de personnel.

Accident ou cas urgent

Si un navire est impliqué dans un abordage ou un accident, ou en est témoin, il devra faire au centre de contrôle un rapport aussi détaillé que possible. Dans toute la mesure où les circonstances le permettront, ce rapport sera adressé au centre de contrôle qui dirige le navire à ce moment-là, et la fréquence de travail du secteur dans lequel le navire se trouve.

Si un navire coule, s'échoue, ou est impliqué dans un autre accident maritime qui soit de nature à gêner la circulation dans les eaux qui relèvent du ministère des Transports, ce dernier a qualité pour ordonner au propriétaire du navire d'enlever ou de déplacer l'obstacle ou l'épave, par tout moyen qui conviendra au ministère des Transports.

Un centre de contrôle peut donner des ordres à tout navire soupçonné de déverser des hydrocarbures, par suite d'une fuite dans la coque ou d'un pompage défectueux de liquides huileux. Ces ordres peuvent obliger le navire à se mettre au mouillage en attendant la visite d'un inspecteur du Bureau d'inspection des navires à vapeur du ministère des Transports.

NOTE. – Au cours des dernières années, de lourdes amendes ont frappé les navires reconnus coupables de n'avoir pas observé le Règlement sur la prévention de la pollution des eaux par les hydrocarbures, et nous ne pouvons que conseiller aux capitaines d'aviser le personnel responsable de la salle des machines de la nécessité d'un contrôle sévère de tous les déversements par-dessus bord de liquides contenant des hydrocarbures, dans quelque proportion que ce soit.

Navires de "dimensions exceptionnelles" ou présentant des caractéristiques inhabituelles

Compte tenu de la profondeur actuelle de 35 pieds du chenal jusqu'à Montréal (1967), un navire sera classé comme ayant des "dimensions exceptionnelles" lorsqu'il présentera les caractéristiques suivantes:

- a) un tirant d'eau de 34 pieds ou plus, en eau douce;
- b) une longueur de 750 pieds ou plus;
- c) une largeur de 100 pieds ou plus.

Les capitaines des navires qui entrent dans cette catégorie devront donner ces renseignements au centre de contrôle avant de commencer à transiter, pour permettre d'étudier leur cas, lorsqu'ils transitent dans des secteurs difficiles et présentant des courbes.

PARTIE IX

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR LA NAVIGATION

Chenal maritime du Saint-Laurent

Le chenal maritime qui s'étend de Montréal jusqu'en eau profonde, soit à environ 38 milles en aval de Québec, est connu sous le nom de chenal principal. Il couvre une distance totale de 180 milles dont 113 milles de chenal dragué.

Le premier dragage fut entrepris en 1844 pour remédier à une partie peu profonde du lac Saint-Pierre, qui mesurait dix pieds et demie. Depuis 1851, on a continué à développer le chenal par une série de travaux qui augmentaient continuellement sa profondeur et sa largeur.

En amont de Québec, les normes actuelles exigées sont une profondeur de 35 pieds et une largeur minimum de 800 pieds. La plus grande partie du chenal principal est déjà conforme à ces normes, la seule exception étant constituée par le chenal du lac Saint-Pierre qu'on est actuellement en train d'élargir à 800 pieds.

En aval de Québec, le chenal dragué à partir de Saint-Jean, Ile d'Orléans, jusqu'au cap Grisbane, a une profondeur limite de 30 pieds, à la marée normale la plus basse, et une largeur minimum de 1000 pieds. Une profondeur supplémentaire allant jusqu'à environ 20 pieds peut être utilisée dans cette partie en tenant compte des marées.

Toutes les courbes ont été élargies suivant les besoins, certaines d'entre elles jusqu'à 1500 pieds. Des points de mouillage pour navires à fort tirant d'eau ont été créés à plusieurs endroits difficiles. D'autres travaux sont en cours pour améliorer les alignements, les tournants, et pour réduire les contre-courants et autres risques naturels de navigation.

Chenal de Repentigny

La profondeur limite du chenal de Repentigny entre Lavaltrie et l'île Sainte-Thérèse est de 15 pieds à marée basse. On demande à tous les navires et remorqueurs de faible tirant d'eau, qui peuvent utiliser ce chenal, de le faire.

PARTIE VIII

RENSEIGNEMENTS

1. Procédure pour demander des renseignements

1. Renseignements demandés à un navire pour continuer à connaître sa position, ou connaître d'autres faits qui peuvent affecter la navigation.
2. Normalement, cette demande de renseignements aura trait aux sujets suivants, bien qu'elle n'empêche pas de demander d'autres renseignements:
 - a) nom du navire
 - b) position du navire
 - c) heure prévue d'arrivée au point de compte rendu suivant
 - d) conditions météorologiques défavorables (ex. brouillard, neige ou glace).

2. Entrée dans la zone contrôlée

1. Aux Escoumins, le pilote donnera au capitaine du navire une carte de renseignements à remplir. Ces renseignements seront alors immédiatement transmis par VHF au centre de contrôle de Québec.
2. Pour les navires sans pilote, les renseignements qui pourront être nécessaires au contrôle de la circulation maritime seront demandés par le centre de contrôle approprié.
3. Les navires qui arrivent de l'ouest ont normalement déjà fourni les renseignements exigés; s'il lui faut plus de renseignements, le centre de contrôle en fera la demande.
4. Dans la mesure du possible, des renseignements sur la circulation seront également donnés sur les mouvements connus des transbordeurs, dragues, baliseurs, brise-glaces, remorqueurs, chalands, etc.

3. De plus amples renseignements pourront être donnés au capitaine d'un navire au cours des diffusions régulières ou sur demande, comportant:

- a) des "Avis aux navigateurs"
- b) des "Avis aux navires"

c) les derniers renseignements sur les conditions météorologiques, l'état des glaces et le niveau de l'eau.

PARTIE VII

COORDINATION

1. Transfert de centre de contrôle

Un navire ne peut, dans une période déterminée, être en rapport qu'avec un seul centre de contrôle et la responsabilité du contrôle d'un tel navire sera transférée d'un centre de contrôle à l'autre à l'heure appropriée.

2. Transfert de secteur

Dans les limites de responsabilité d'un centre de contrôle de la circulation maritime, le contrôle du navire demeurera dans un secteur d'opération jusqu'à ce que le navire soit transféré à un autre secteur.

3. Service de liaison

Les contrôleurs de la circulation maritime sont en liaison étroite avec les fonctionnaires importants des Agences régionales de la marine, du Conseil des ports nationaux, du chenal maritime du Saint-Laurent, des bureaux de pilotage, des stations radio côtières du ministère des Transports, et de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

4. Risque de retard

Les renseignements sur les mouvements d'un navire à l'intérieur du réseau seront transmis au Centre de renseignements maritimes à Montréal pour être ensuite distribués afin qu'il puisse obtenir rapidement les services d'un pilote. Par conséquent, les navires qui ne sont pas encore dotés d'équipement VHF pour les voies assignées peuvent être retardés vu qu'ils devront se rendre à un mouillage pendant que l'on s'occupe de leur procurer un pilote.

5. Renseignements au public

Le centre de renseignements maritimes donne également au public des renseignements de caractère général sur les navires à l'intérieur du réseau.

PARTIE VI

DIFFUSIONS RÉGULIÈRES

1. Des diffusions régulières sur:

- a) "les avis à la navigation",
- b) les conditions météorologiques et l'état des glaces,
- c) l'état des bouées, phares et autres aides à la navigation,
- d) les obstacles signaux,

seront données toutes les heures aux heures suivantes à moins que le trafic radiotéléphonique ne soit d'une urgence telle qu'un retard dans l'émission soit nécessaire, et dans ce cas la diffusion sera faite aussitôt que possible après l'heure prévue.

Secteur un	à l'heure
Secteur deux	12 minutes après l'heure
Secteur trois	24 minutes après l'heure
Secteur quatre	36 minutes après l'heure
Secteur cinq	48 minutes après l'heure
Secteur six	à l'heure

Les avis urgents seront diffusés immédiatement après leur réception et seront répétés au cours de la diffusion régulière suivante.

La valeur des informations diffusées est uniquement fonction de la précision des rapports fournis par les navires.

2. Avis aux navires

Les avis affectant la navigation dans un secteur déterminé seront diffusés par le centre de contrôle.

- a) S'il n'y a pas d'avis aux navires affectant la navigation, une communication sera faite à cet effet par radio à l'heure indiquée.
- b) Les renseignements urgents concernant la sécurité de la navigation seront diffusés à n'importe quel moment.
- c) Tout navire ayant connaissance de tout fait affectant la sécurité de la navigation, tels que: aides à la navigation défectueuses, obstacles dans le chenal, navires avariés ou désarmés, mauvais temps, etc., devra sans délai en informer le centre de contrôle approprié, afin que ces renseignements puissent être immédiatement diffusés à tous les navires et aux bureaux du ministère des Transports.

AUTORISATIONS

PARTIE V

Autorisations (permissions de manoeuvrer)

Lorsqu'une autorisation est nécessaire, le capitaine doit la demander au centre de contrôle approprié avant:

- a) d'entrer dans les eaux qui relèvent du contrôle de la circulation maritime
- b) de se diriger vers un poste d'amarrage
- c) de quitter un poste d'amarrage
- d) de changer de poste d'amarrage

N.B. L'amarrage comprend tout mouillage.

Une autorisation du contrôle de la circulation maritime ne constitue pour le capitaine une autorisation de manoeuvrer que dans la mesure où la circulation et les autres conditions sont connues:

- a) L'autorisation de quitter un poste d'amarrage expire 15 minutes après qu'elle a été accordée, et si pour une raison quelconque le navire a été retardé, il doit, sauf en cas d'urgence, demander une autre autorisation avant de se déplacer. Lorsqu'il se produit un cas urgent qui exige un déplacement immédiat sans autorisation, le centre de contrôle devra en être avisé immédiatement après.
- b) A part celle pour quitter un poste d'amarrage, la durée d'une autorisation peut varier et le fonctionnaire du contrôle de la

circulation maritime peut, s'il le juge bon, fixer une heure limite à l'exécution d'une manoeuvre.

PARTIE IV

PROCÉDURES D'EXPLOITATION

1. Communications entre navires et stations côtières

- 1) Les centres de contrôle de Québec et de Montréal assurent une veille permanente, jour et nuit. Les appels des centres seront identifiés par l'indicateur d'appel "CONTRÔLE DE QUÉBEC" ou "CONTRÔLE DE MONTRÉAL" selon le cas, et s'adresseront aux navires par le nom de ces navires.
- 2) Toutes les heures seront données en heure normale de l'est (GMT-5) ou en heure avancée de l'est (GMT-4), selon l'heure en vigueur. On utilisera le système de 24 heures.

2. Écoute

Les navires qui sont en route ou à l'ancre dans les eaux qui relèvent des centres de contrôle de la circulation maritime devront en permanence conserver l'écoute sur la fréquence appropriée.

3. Langue utilisée

Le personnel d'exploitation des centres de contrôle peut parler l'anglais et le français. Par conséquent, tout navire déterminera, lors de sa première communication, celle des deux langues qui sera utilisée.

Toutes les communications destinées au centre de contrôle ou qui en émanent sont enregistrées sur bandes magnétiques, de même que les communications effectuées sur la voie 16 (156.8) et sur la voie 6 (156.3).

4. Mauvais fonctionnement de l'équipement

- 1) Dans le cas où l'équipement radio VHF d'un navire cesse de fonctionner au cours de son transit dans l'un des secteurs desservis par le contrôle de la circulation maritime, le centre de contrôle devra en être avisé le plus rapidement possible. On le fera en envoyant un message à une station radio côtière du ministère des Transports ou à la station d'un navire proche par radio MF ou par radiotélégraphie, en indiquant la nature de la panne de l'équipement, ainsi que la position du navire.

- 2) S'il ne peut établir de communication par radio, le navire devra appeler tout navire à proximité au moyen de la lampe aldis, ou par hissage des pavillons du signal TZ du Code international. Tout navire accusant réception d'un tel message devra alors aviser par les voies les plus directes le centre de contrôle chargé du secteur.

9. Goose Cape
10. Cap-Maillard (Point de changement de secteur)
11. Cap-Bûlé
12. Saint-Jean
13. Sainte-Pétronille
14. Québec (Station de pilotage)
15. Saint-Nicholas
16. Sainte-Croix (Point de changement de secteur)

17. Grondines
18. Batiscan
19. Trois-Rivières (station de pilotage)
20. Anse Yamachiche
21. Tracy (Usine hydro-électrique)
- (Point de changement de secteur)
22. Contrecoeur (Quai Iron Ore)
23. Cap Saint-Michel
24. Poste d'amarrage I 10 (Point de changement de secteur)

(*Les navires se dirigeant vers l'ouest doivent passer au nord. Les navires se dirigeant vers l'est doivent passer au sud mais peuvent passer au nord lorsqu'ils entrent dans la rivière Saguenay).

4. Procédure pour quitter la fréquence désignée

Tout navire qui désire quitter la fréquence désignée pour le secteur dans lequel il est en train de naviguer doit informer le centre de contrôle de son intention et l'informer de nouveau lorsqu'il reprend l'écoute sur la fréquence assignée.

PARTIE III

PROCÉDURES DE RADIOCOMMUNICATION

1. Procédures

Les procédures radiotéléphoniques qui doivent être utilisées pour le contrôle de la circulation maritime sont celles formulées par l'Union Internationale des Télécommunications, qui sont décrites dans le Manuel de radiotéléphonie (Services maritimes).

2. Procédures de compte rendu

Les navires qui naviguent dans les eaux qui relèvent du contrôle de la circulation maritime doivent signaler leur présence sur la fréquence assignée (Partie I, article 5) lorsqu'ils passent devant les points de compte rendu, ou tous autres endroits requis pour les fins de contrôle. On devra donner les renseignements suivants:

- a) nom du navire
- b) point de compte rendu d'où il appelle
- c) heure prévue d'arrivée au point suivant
- d) météo, c'est-à-dire visibilité en milles, direction et vitesse du vent, glace: type et étendue.

3. Points de compte rendu obligatoire

Les navires remontants et les navires descendants doivent faire rapport au centre de contrôle lorsqu'ils passent devant les points de compte rendu suivants:

- 1. Sud de Sept-Iles
- 2. Pointe-des-Monts
- 3. Pointe Manicouagan
- 4. Pointe-à-Michel
- 5. Pointe-au-Boisvert (Point de changement de secteur)
- 6. Les Escoumins (station de pilotage)
- 7. Red Islet*
- 8. Cap-au-Saumon

PARTIE II

ÉQUIPEMENT À BORD DES NAVIRES

1. Tout navire qui utilise la voie navigable du Saint-Laurent devra être doté de l'équipement suivant:

- a) une antenne à gain unité polarisée verticalement, située à une hauteur nominale de 30 pieds au-dessus du niveau de l'eau, un émetteur ayant une puissance de sortie HF de 10 watts, et un récepteur ayant une sensibilité de deux microvolts aux bornes d'entrée pour un rapport signal/bruit de 20 dB;

- b) la commande des voies VHF doit être immédiatement disponible sur la passerelle, à portée de la timonerie; cette installation doit être conforme aux prescriptions du Règlement des radiocommunications en ce qui a trait à l'équipement utilisé dans le service radiotéléphonique mobile maritime international sur VHF et doit pouvoir fonctionner sur les voies suivantes:

156.8	MHz	Voie 16
156.7	MHz	Voie 14
156.65	MHz	Voie 13
156.6	MHz	Voie 12
156.55	MHz	Voie 11
156.5	MHz	Voie 10
156.45	MHz	Voie 9
156.3	MHz	Voie 6

5. Répartition géographique par secteurs et assignation de voies.

La répartition géographique et les assignations de voies pour les secteurs dans lesquels une fréquence spécifique a été attribuée sont les suivantes:

Secteur 1 de Sept-Iles à Pointe-au-Boisvert	voie 14 FR 156.7 MHz
Secteur 2 de Pointe-au-Boisvert au Cap Maillard	voie 12 FR 156.6
Secteur 3 de Cap Maillard à Sainte-Croix	voie 11 FR 156.55
Secteur 4 de Sainte-Croix à Tracy	voie 9 FR 156.45
Secteur 5 de Tracy au poste d'amarrage 110 (port de Montréal)	voie 10 FR 156.5
Secteur 6 du poste d'amarrage 110 à la limite amont du port de Montréal	voie 13 FR 156.65
Dans le port de Montréal, communication navires/remorqueurs pour entrée ou sortie des bassins	voie 9 FR 156.45

Consulter également la carte ci-jointe.

PARTIE I

UTILISATION DE L'ÉQUIPEMENT TERRESTRE

1. Caractéristiques de l'équipement

Les communications entre un navire et la côte ne s'effectuent que par radiotéléphonie VHF; il n'existe pas de radiotéléphonie et radiotélégraphie sur moyenne et haute fréquence. La priorité pour l'entrée dans le chenal, l'ouverture des ponts et le guidage sera donnée à tout navire doté d'une installation VHF permanente sur les voies indiquées.

2. Emplacement des stations

Le réseau est contrôlé à partir de Québec pour la région comprise entre Sept-Iles et Tracy, et à partir de Montréal pour celle comprise entre Tracy et les limites amont du port de Montréal.

1. Des stations satellites non dotées de personnel sont situées à Baie-Trinité, Rimouski, Baie-Comeau, Trois-Pistoles, Saint-Roch, Montmagny, Groulx, et près de Joliette. Les centres de contrôle de Québec et de Montréal sont dotés de personnel.

3. Zone Desservie

Les stations le long de la rive desservent une zone comprise entre le méridien passant par la ville de Sept-Iles, sur la rive nord du fleuve, et la limite amont du port de Montréal.

4. Fréquences utilisées Les stations de contrôle (et satellites) sont équipées pour émettre et recevoir des communications sur les fréquences suivantes:

Baie-Trinité, Baie-Comeau et Rimouski	156.3 — 156.7 — 156.8 MHz
Saint-Roch et Trois-Pistoles	156.3 — 156.6 — 156.8 MHz
Québec et Montmagny	156.3 — 156.55 — 156.8 MHz
Groulx et Saint-Barthélemy	156.3 — 156.45 — 156.8 MHz
Joliette	156.3 — 156.5 — 156.8 MHz
Montréal	156.3 — 156.65 — 156.8 MHz
	156.45

Contrôle de la circulation et responsabilités

Il n'est pas dans les intentions du Ministère de diriger la navigation ou de faire manoeuvrer les navires à partir d'une station côtière, et rien dans cette brochure n'empêche sur les attributions des capitaines et sur la responsabilité qu'ils ont de bien manoeuvrer leurs navires. Les renseignements donnés aux capitaines n'ont pour but que de les aider à conduire leur navire en toute sécurité.

Administration

Les services décrits dans cette brochure sont administrés par la Division du contrôle de la circulation maritime du ministère des Transports, dont le bureau principal est situé à Montréal. Les centres d'exploitation se trouvent à Québec et Montréal, et il existe à Montréal un centre de renseignements maritimes qui assure un guidage rapide aux navires qui transistent dans la voie maritime. Il donne également au public des renseignements sur les mouvements des navires à l'intérieur du chenal.

Ouvrages de référence

Les publications suivantes constituent des ouvrages de référence utiles et doivent être lues conjointement avec cette brochure. On peut les obtenir, aux prix indiqués, chez l'Imprimeur de la Reine à Ottawa:

Aides radio à la navigation maritime,
Atlantique et Grands lacs — \$0.75

Voie navigable du Saint-Laurent et chenaux de communication, d'Anticosti à Lakehead — \$2.00

N.B.—On peut se procurer gratuitement à la Division des règlements sur la radio, Direction des télécommunications et de l'électronique, ministère des Transports, Ottawa, le Manuel de radiotéléphonie (Services maritimes).

Type de services

Le réseau de radiotéléphonie VHF, exploité par la Division du contrôle de la circulation maritime n'est prévu que pour contrôler la circulation maritime et donner des renseignements qui s'y rapportent. Il n'existe aucun service de duplex, et les conversations publiques et messages personnels ne seront pas acceptés.

Services connexes

Le réseau de contrôle de la circulation maritime ne dépend pas directement des stations radiomaritimes du ministère des Transports situées à Sept-Îles, Rivière-du-Loup, Québec, Trois-Rivières et Montréal. Ces stations radiomaritimes sont exploitées par la Direction des télécommunications et de l'électronique du ministère des Transports. La publication "Aides radio à la navigation — Atlantique et Grands lacs" contient des renseignements détaillés sur les stations radiomaritimes.

INTRODUCTION

Le fleuve a été divisé en secteurs à l'intérieur desquels les communications dans les deux sens seront assurées sur diverses fréquences VHF assignées, entre les navires et un centre de contrôle.

Les contrôleurs qui surveillent un secteur à partir d'un centre de contrôle pourront évaluer l'importance de la circulation, donner des renseignements au fur et à mesure des besoins et transmettre de façon méthodique la circulation au contrôleur du secteur suivant.

Au moment de la rédaction de la présente brochure, les installations radio VHF ne font pas encore partie de l'équipement obligatoire des navires. Toutefois, les navires qui n'en sont pas dotés devront acquitter un droit pour les postes de radio VHF portatifs qui seront mis à leur disposition en même temps que les services de pilotage, pour tout transit à l'ouest de la station de pilotage des Escoumins.

Le personnel des navires qui entrent rarement dans le golfe Saint-Laurent doit être averti de la grande diversité de la circulation maritime qu'il est appelé à rencontrer, et doit savoir qu'il peut, à n'importe quel moment, recevoir un appel par VHF soit d'un navire, soit du rivage. En plus des nombreux types d'océaniques qu'on y rencontre, le golfe et le fleuve Saint-Laurent sont sillonnés par des "navires de lac" qui font le commerce dans le golfe, notamment vers la rive nord du Québec. Ces navires peuvent mesurer jusqu'à 730 pieds (223 mètres) de long, avoir une vitesse de 14 noeuds et sont dans l'ensemble bien équipés d'aides à la navigation modernes. Il existe encore quelques "goélettes" à coque de bois qui effectuent le transport du bois de pulpe, ainsi que quelques anciens navires côtiers européens à coque en acier. Ces navires utilisent rarement les services d'un pilote. Les "navires de lac" d'un tonnage supérieur à 2500 tonneaux ont normalement recours aux services de pilotage entre les Escoumins et Montréal, alors que très fréquemment les navires côtiers et les "navires de lac" d'un tonnage plus faible n'emploient un pilote qu'entre Québec et Montréal.

Objectifs

Les objectifs du Service de contrôle de la circulation maritime sont:

- a) d'empêcher les abordages entre navires,
- b) d'empêcher les collisions entre les navires et tout corps obstruant le chenal,
- c) d'assurer une circulation sûre, rapide et ordonnée des navires dans les eaux qui relèvent de ce service,
- d) d'avertir l'administration compétente lorsque les navires ont besoin d'aide.

AVANT-PROPOS

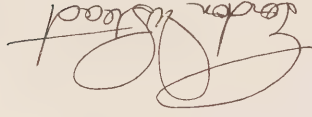
La présente brochure a pour but de conseiller et de renseigner les capitaines, pilotes et tous ceux qui sont intéressés à la navigation, sur un système de contrôle de la circulation maritime conçu pour faciliter la circulation des navires efficacement et sans dangers dans le fleuve Saint-Laurent.

La circulation des navires dans le Saint-Laurent s'est accrue avec les années et aujourd'hui des navires toujours plus grands et plus rapides sillonnent ses eaux étroites, de sorte que, même par beau temps, on doit y naviguer avec une prudence accrue. A certaines époques, cette situation est encore aggravée par les navires qui, par leur concurrence acharnée, font prolonger la saison de navigation à des périodes de l'année où la présence de glaces complique les opérations.

En vue d'aider les navigateurs, de diminuer les risques maritimes et d'utiliser au maximum cette voie navigable, on a mis en oeuvre et intégré aux réseaux locaux qui existaient déjà, un système de contrôle de la circulation maritime avec couverture radio VHF à partir des environs de Sept-Îles.

Les pages qui suivent donnent une esquisse de ce service. Pour en bénéficier pleinement, il importe que les capitaines, les pilotes et les officiers de quart coopèrent efficacement avec les centres de contrôle pour leur permettre de diffuser des renseignements complets sur le temps, la visibilité, la circulation, les aides à la navigation et les travaux de dragage et de construction.

Ce système exige la participation active de tous les intéressés si l'on veut en tirer tous les avantages possibles. Le ministère des Transports attend avec confiance votre collaboration librement consentie.



Gordon W. Stead
Sous-ministre adjoint à la Marine,
Ministère des Transports,

INDEX

<u>SUJET</u>	<u>PAGE</u>
AVANT-PROPOS	ii
INTRODUCTION	1
UTILISATION DE L'ÉQUIPEMENT TERRESTRE	3
ÉQUIPEMENT À BORD DES NAVIRES	5
PROCÉDURES DE RADIOCOMMUNICATION	6
PROCÉDURES D'EXPLOITATION	8
AUTORISATIONS	9
DIFFUSIONS RÉGULIÈRES	10
COORDINATION	11
RENSEIGNEMENTS	12
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR LA NAVIGATION	13

ROGER DUHAMEL, m.s.r.c.
Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie
Ottawa, Canada
1968

N° de catalogue T31-27-68

contrôle de la circulation maritime fleuve saint-laurent

DIRECTION DE L'HYDRAULIQUE MARITIME
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

DISTANCES OF PLACES BETWEEN MONTREAL HARBOUR
(SEAWAY ENTRANCE) AND FORT WILLIAM
DISTANCES DES LOCALITÉS SITUÉES ENTRE LE PORT DE
L'ENTRÉE DE LA VOIE MARITIME ET
FORT WILLIAM

Statute	Miles	—	Miles	Miles	marins
Nautical	Miles	—	Milles	Milles	
Montreal	0.0				
Cornwall	80				
Iroquois	112				
Prescott	126				
Kingston	182				
Oswego	227				
Toronto	338				
Port Colborne	364				
Buffalo	386				
Cleveland	524				
Toledo	601				
Detroit	608				
Port Huron	670				
Goderich	735				
Collingwood	928				
Midland	936				
Sault Ste. Marie	939				
Green Bay	1115				
Muskegon	1141				
Milwaukee	1176				
Port Arthur	1212				
Duluth	1334				
Chicago	1241				
	1078				

● Voir autres tables au début de la section anglaise.

DISTANCES OF PLACES BETWEEN MONTREAL AND QUEBEC
DISTANCES DES LOCALITÉS SITUÉES ENTRE MONTREAL ET QUEBEC

Nautical Statute		Milles marins		Miles		Statute	
Read Up		miles		miles		Read Down	
139.2	160.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
136.3	157.1	3.3	2.9	3.3	2.9	3.3	2.9
135.1	155.7	135.1	155.7	135.1	155.7	135.1	155.7
133.5	153.8	133.5	153.8	133.5	153.8	133.5	153.8
132.0	152.1	132.0	152.1	132.0	152.1	132.0	152.1
130.6	150.6	130.6	150.6	130.6	150.6	130.6	150.6
129.7	149.7	129.7	149.7	129.7	149.7	129.7	149.7
128.0	148.0	128.0	148.0	128.0	148.0	128.0	148.0
127.1	147.1	127.1	147.1	127.1	147.1	127.1	147.1
125.0	145.0	125.0	145.0	125.0	145.0	125.0	145.0
123.3	143.3	123.3	143.3	123.3	143.3	123.3	143.3
121.6	141.6	121.6	141.6	121.6	141.6	121.6	141.6
119.9	139.9	119.9	139.9	119.9	139.9	119.9	139.9
118.2	138.2	118.2	138.2	118.2	138.2	118.2	138.2
116.5	136.5	116.5	136.5	116.5	136.5	116.5	136.5
114.8	134.8	114.8	134.8	114.8	134.8	114.8	134.8
113.1	133.1	113.1	133.1	113.1	133.1	113.1	133.1
111.4	131.4	111.4	131.4	111.4	131.4	111.4	131.4
109.7	129.7	109.7	129.7	109.7	129.7	109.7	129.7
108.2	128.2	108.2	128.2	108.2	128.2	108.2	128.2
106.5	126.5	106.5	126.5	106.5	126.5	106.5	126.5
104.8	124.8	104.8	124.8	104.8	124.8	104.8	124.8
103.1	123.1	103.1	123.1	103.1	123.1	103.1	123.1
101.4	121.4	101.4	121.4	101.4	121.4	101.4	121.4
99.7	119.7	99.7	119.7	99.7	119.7	99.7	119.7
97.9	117.9	97.9	117.9	97.9	117.9	97.9	117.9
96.2	116.2	96.2	116.2	96.2	116.2	96.2	116.2
94.5	114.5	94.5	114.5	94.5	114.5	94.5	114.5
92.8	112.8	92.8	112.8	92.8	112.8	92.8	112.8
91.1	111.1	91.1	111.1	91.1	111.1	91.1	111.1
89.4	109.4	89.4	109.4	89.4	109.4	89.4	109.4
87.7	107.7	87.7	107.7	87.7	107.7	87.7	107.7
86.0	106.0	86.0	106.0	86.0	106.0	86.0	106.0
84.3	104.3	84.3	104.3	84.3	104.3	84.3	104.3
82.6	102.6	82.6	102.6	82.6	102.6	82.6	102.6
80.9	100.9	80.9	100.9	80.9	100.9	80.9	100.9
79.2	99.2	79.2	99.2	79.2	99.2	79.2	99.2
77.5	97.5	77.5	97.5	77.5	97.5	77.5	97.5
75.8	95.8	75.8	95.8	75.8	95.8	75.8	95.8
74.1	94.1	74.1	94.1	74.1	94.1	74.1	94.1
72.4	92.4	72.4	92.4	72.4	92.4	72.4	92.4
70.7	90.7	70.7	90.7	70.7	90.7	70.7	90.7
69.0	89.0	69.0	89.0	69.0	89.0	69.0	89.0
67.3	87.3	67.3	87.3	67.3	87.3	67.3	87.3
65.6	85.6	65.6	85.6	65.6	85.6	65.6	85.6
63.9	83.9	63.9	83.9	63.9	83.9	63.9	83.9
62.2	82.2	62.2	82.2	62.2	82.2	62.2	82.2
60.5	80.5	60.5	80.5	60.5	80.5	60.5	80.5
58.8	78.8	58.8	78.8	58.8	78.8	58.8	78.8
57.1	77.1	57.1	77.1	57.1	77.1	57.1	77.1
55.4	75.4	55.4	75.4	55.4	75.4	55.4	75.4
53.7	73.7	53.7	73.7	53.7	73.7	53.7	73.7
52.0	72.0	52.0	72.0	52.0	72.0	52.0	72.0
50.3	70.3	50.3	70.3	50.3	70.3	50.3	70.3
48.6	68.6	48.6	68.6	48.6	68.6	48.6	68.6
46.9	66.9	46.9	66.9	46.9	66.9	46.9	66.9
45.2	65.2	45.2	65.2	45.2	65.2	45.2	65.2
43.5	63.5	43.5	63.5	43.5	63.5	43.5	63.5
41.8	61.8	41.8	61.8	41.8	61.8	41.8	61.8
40.1	60.1	40.1	60.1	40.1	60.1	40.1	60.1
38.4	58.4	38.4	58.4	38.4	58.4	38.4	58.4
36.7	56.7	36.7	56.7	36.7	56.7	36.7	56.7
35.0	55.0	35.0	55.0	35.0	55.0	35.0	55.0
33.3	53.3	33.3	53.3	33.3	53.3	33.3	53.3
31.6	51.6	31.6	51.6	31.6	51.6	31.6	51.6
29.9	49.9	29.9	49.9	29.9	49.9	29.9	49.9
28.2	48.2	28.2	48.2	28.2	48.2	28.2	48.2
26.5	46.5	26.5	46.5	26.5	46.5	26.5	46.5
24.8	44.8	24.8	44.8	24.8	44.8	24.8	44.8
23.1	43.1	23.1	43.1	23.1	43.1	23.1	43.1
21.4	41.4	21.4	41.4	21.4	41.4	21.4	41.4
19.7	39.7	19.7	39.7	19.7	39.7	19.7	39.7
18.0	38.0	18.0	38.0	18.0	38.0	18.0	38.0
16.3	36.3	16.3	36.3	16.3	36.3	16.3	36.3
14.6	34.6	14.6	34.6	14.6	34.6	14.6	34.6
12.9	32.9	12.9	32.9	12.9	32.9	12.9	32.9
11.2	31.2	11.2	31.2	11.2	31.2	11.2	31.2
9.5	29.5	9.5	29.5	9.5	29.5	9.5	29.5
7.8	27.8	7.8	27.8	7.8	27.8	7.8	27.8
6.1	26.1	6.1	26.1	6.1	26.1	6.1	26.1
4.4	24.4	4.4	24.4	4.4	24.4	4.4	24.4
2.7	22.7	2.7	22.7	2.7	22.7	2.7	22.7
1.0	21.0	1.0	21.0	1.0	21.0	1.0	21.0
0.0	20.0	0.0	20.0	0.0	20.0	0.0	20.0

Québec, Douanes, (Bureaux du Service des signaux).



contrôle de la circulation maritime

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

